



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

INTERPELAÇÃO ESCRITA

Instalações comerciais complementares do Metro Ligeiro

O Governo encarregou a MTR Corporation Limited (adiante designada por “MTR”) de prestar os “Serviços de Assistência à Operação e Manutenção da Linha da Taipa do Sistema de Metro Ligeiro de Macau” cujo contrato caduca em 2024. Ao longo destes seis anos, a MTR estabeleceu uma certa base para os serviços de operação e manutenção do Metro Ligeiro, mas, como este se limita neste momento à Linha da Taipa, esse meio de transporte ainda não consegue produzir bem os seus efeitos de sistema de transporte colectivo. Devido à falta de elementos comerciais nas estações e à grande distância entre algumas estações e os pontos turísticos, são poucos os residentes e turistas que optam pelo Metro Ligeiro para se deslocarem. A situação melhorou após a epidemia e, segundo os dados oficiais, o número de passageiros mantém-se nos 4 mil por dia, e, aos sábados e domingos, registam-se entre 6 mil a 7 mil passageiros, mas esse número está longe dos 30 mil passageiros por dia registados no final de 2019, ano em que o Metro Ligeiro entrou em funcionamento.

As despesas de funcionamento do Metro Ligeiro ultrapassam os 900 milhões de patacas por ano ^[1]. Neste momento, e num futuro próximo, o funcionamento do Metro Ligeiro ainda vai necessitar de subsídios do erário público. Tal como afirmou o Governo, o preço dos bilhetes do Metro Ligeiro é de apenas algumas patacas, “o valor de um bilhete compara-se apenas a uma gota de água” ^[2], e as receitas provenientes



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

da venda de bilhetes dificilmente conseguem manter o seu funcionamento. A população em geral espera que cada centavo do erário público seja bem aplicado, por isso, o funcionamento do Metro Ligeiro no futuro deve, de facto, aumentar as fontes de receitas e reduzir as despesas, por forma a atenuar, na medida do possível, o problema do défice da empresa.

Por outro lado, o modelo de desenvolvimento orientado para o transporte de massas (“Mass transit-oriented development”, TOD) é o modelo de desenvolvimento comunitário urbano mais representativo e, actualmente, é amplamente utilizado em todo o mundo. Como exemplos da aplicação do modelo TOD no nosso país, com o aproveitamento das estações da rede de ligação ferroviária interurbana e da ferrovia de alta velocidade, veja-se a zona periférica da Estação Norte em Zhuhai da ferrovia interurbana Cantão-Zhuhai, a praça do centro internacional Cadre ITC situada na Estação de Xintang, em Cantão, e o complexo comercial Longhu Guangnian, na estação ferroviária de Shapingba, em Chongqing. Trata-se de exemplos de desenvolvimento baseado no modelo TOD, que contribuem para o aumento significativo quer do volume de passageiros, quer das receitas financeiras.

Nestes termos, interpelo o Governo sobre o seguinte:

- 1- O contrato de prestação de serviços do Metro Ligeiro vai terminar no próximo ano, por isso, neste momento o Governo deve estar a preparar um novo contrato. Com vista a aumentar as receitas do Metro Ligeiro, vai o Governo



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

exigir à concessionária do novo contrato a introdução de mais elementos comerciais, por exemplo, a instalação de mais lojas nas estações e a exploração publicitária nas paragens, nas carruagens e nos bilhetes do Metro Ligeiro?

2- Devido ao impacto da epidemia, o Sistema de Metro Ligeiro de Taiwan apresentou elevados prejuízos e, perante a situação difícil, para além de aumentar as receitas das suas próprias operações de transporte, a empresa concessionária envidou esforços para também aumentar as suas receitas noutras actividades. Assim sendo, o Governo deve tomar como referência os trabalhos realizados pelo Metro Ligeiro de Kaohsiung na produção de objectos de recordação de “edição limitada” relacionados com o Metro Ligeiro para serem vendidos ^[3], ou na colaboração com outras entidades para o lançamento de “produtos de marca conjunta com o Metro Ligeiro” para, em articulação com as estratégias de “marketing”, criar mais vendas e oportunidades de negócio. O Governo vai fazê-lo?

3 – Qual é o plano geral de desenvolvimento segundo o modelo TOD para a Linha da Barra do Metro Ligeiro de Macau se ligar ao Centro Modal de Transportes da Barra, e para a Linha Leste do Metro Ligeiro ser ligada às Zonas A e E dos Novos Aterros Urbanos? De acordo com o vídeo de divulgação da Linha Leste do Metro Ligeiro, sabe-se que o espaço das instalações intermodais na Linha Leste do Metro Ligeiro será revitalizado por meio da aplicação do modelo TOD



澳門特別行政區立法會
Região Administrativa Especial de Macau
Assembleia Legislativa

(TRADUÇÃO)

[4], e, assim sendo, qual será o valor previsto das receitas anuais daí resultantes?

[1] “As informações durante o prazo de garantia do Metro Ligeiro devem ser divulgadas”, Jornal “Ou Mun”, 7 de Novembro de 2021.
<http://www.macaodaily.com/html/2021-11/07/content1555066.htm>

[2] “Metro Ligeiro utilizado por quatro mil utentes nos dias normais, número que aumenta para mais de seis mil aos sábados e domingos”, Jornal Cheng Pou, 31 de Março de 2023
<http://www.chengpou.com/m0/dailynews/221940.html>

[3] “Metro Ligeiro de Taipei e de Kaohsiung diversificam actividades para colmatar prejuízos” – “Public Television Service”, 15 de Setembro de 2023
<https://news.pts.org/tw/article/544917>

[4] Vídeo promocional da Linha Leste do Metro Ligeiro
https://www.youtube.com/_watch?v=uF18BlqyL31&list=PLA5FMIqd-v-0v60sOr1RGiSILNIgOsUOe&t=179s

20 de Abril de 2023

O Deputado à Assembleia Legislativa da RAEM,

Leong Hong Sai